

Die Wirtschafts- und Verkehrspolitik Benjamin Kállays in Bosnien-Herzegowina (Hauptmerkmale)

Dževad Juzbašić

Sarajevo

Die österreichisch-ungarische Okkupation fand in Bosnien-Herzegowina ein unterentwickeltes Agrargebiet mit einem ausgeprägten Schwerpunkt in Viehzucht. Über 90% der Bevölkerung einschließlich der Bewohner von fünfzig städtischen Siedlungen war in der Landwirtschaft tätig. Im Land herrschte Naturalwirtschaft vor, wobei die überwiegende Mehrheit der Bauern Kmeten waren. Agrarverhältnisse, die auf dem Citluk-System basierten, hatten einen negativen Einfluss auf die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere auf die Entwicklung der Landwirtschaft. Die Art der Landbebauung hatte sich seit Jahrhunderten nicht verändert, so dass der Pflugsterz auch weiterhin das wichtigste Werkzeug war. Die orientalisches-balkanischen Handwerke und Kleinhandel prägten die bosnisch-herzegowinischen Städte, von denen Sarajevo mit ungefähr 20 000 Einwohnern, Mostar und Banja Luka mit je 10 000 Einwohnern die wichtigsten Wirtschaftszentren waren. Obwohl in der zweiten Hälfte des XIX Jahrhunderts das ausländische Kapital die ersten Industrieanlagen – einige wasserkraftbetriebene Sägewerke und kleine Brauereien – errichtet hatte, steckte die industrielle Produktion noch in Anfängen. Abgesehen von Lokomotiven auf der einzigen 1872 gebauten Eisenbahnstrecke Banja Luka-Dobrljin, gab es im Land nur zwei Dampfmaschinen geringer Kraft, die zwei kleine Mühlen betrieben. Die kapitalistische Produktionsweise konnte einige Manufakturformen nicht überwinden, wobei auch diese in einem beschränkten Umfang auftreten. Sie waren seit Mitte des 19. Jahrhunderts am meisten in der Holzexploitation und -verarbeitung ver-

breitet¹. Obwohl die in den letzten Jahrzehnten der ottomanischen Herrschaft unternommenen Reformen das bestehende wirtschaftliche und gesellschaftspolitische System nicht regenerieren konnte, führte die Reformtätigkeit dennoch zu freieren wirtschaftlichen Aktivitäten und zur Entwicklung des Handels, insbesondere des Außenhandels. Für den Handelsverkehr stellten schlechte Kommunikations- und Transportwege ein großes Hindernis dar. Im übrigen konnten sich Produkte aus Bosnien-Herzegowina (Cerealien, Vieh und Viehzuchterzeugnisse, Pflaumen, Holz, Tabak u.a.) in erster Linie in den Ländern der benachbarten Habsburgermonarchie durchsetzen oder wurden unter Vermittlung österreichischer Händler in anderen europäischen Ländern (Italien, Deutschland, England, Frankreich u.a.) abgesetzt. Der Export des bosnischen Handwerks, vor allem der Eisenwaren in andere Balkanländer, Serbien, Montenegro, Albanien, die Wallachei, nahm wegen der Konkurrenz der europäischen Industrie ab. Der Import aus diesen Ländern war von geringerer Bedeutung, weil die ökonomische Struktur der erwähnten Länder der Bosniens ähnlich war. Infolge der geographischen, wirtschaftlichen und anderen Umstände wurde vor der Okkupation der größte Teil des Importbedarfs in Bosnien-Herzegowina in Österreich-Ungarn oder über dessen adriatische Häfen und Eisenbahnen gedeckt. Der überwiegende Teil des bosnisch-herzegowinischen Import-Export-Handels befand sich in den Händen der serbischen Händler aus Trieste, Wien und anderen Städten der Monarchie. Bedeutend war

¹ Hadžibegović 1980, 11-32; Begović 1960, 52-53, 139, 181, 212-227.

auch der Import der orientalischen Ware aus Istanbul und anderen Teilen der Türkei. Diesen Handel besorgten muslimische, serbische und jüdische Händler, wobei Sarajevo sein wichtigstes Zentrum war².

Das Ende der ottomanischen und der Anfang der österreichisch-ungarischen Herrschaft standen im Zeichen der Kriegsverwüstungen, von denen die Wirtschaft schwer betroffen war. Der Aufstand 1875 und die Maßnahmen zu seiner Niederschlagung, der österreichisch-ungarische Okkupationsvormarsch 1878 und die Bekämpfung des Widerstands – all dies führte dazu, dass es 1875-1878 beinahe keine Region im Lande gab, die nicht betroffen gewesen wäre; etwa 140 000 Flüchtlinge fand sich außerhalb der Grenzen Bosnien-Herzegowinas. Deshalb mussten einige Jahre vergehen, bis sich das Wirtschaftsleben einigermaßen stabilisierte.

Mit der Okkupation Bosnien-Herzegowinas begann eine neue Periode in der wirtschaftlichen Entwicklung dieses Landes, die vom Eindringen neuer kapitalistischer Verhältnisse gezeichnet war. Die Einbeziehung Bosnien-Herzegowinas in das gemeinsame österreichisch-ungarische Zollgebiet³, wie auch die gesamte Zoll- und Verkehrspolitik hatten zur unmittelbaren Folge, dass die Monarchie ganz die Herrschaft über den bosnischen Markt erlangte und dabei die Ware aus England, Frankreich, Italien und anderen Ländern beinahe völlig verdrängte. Erst im 20. Jahrhundert kam Deutschland hinzu, dessen Industrieprodukte zum stärksten Konkurrenten der Waren aus Österreich und Ungarn wurde, aber selbst dann konnte der Export aus dem Ausland nicht größere Erfolge verzeichnen. Alte Handelsbeziehungen wurden zerrissen, neue Bedingungen des Wirtschaftens stellten sich ein, zahlreiche Spekulanten aus der Monarchie erschienen in den ersten Jahren nach der Okkupation – all dies führte zum Verfall einer Reihe von einheimischen Handelshäusern und beschleunigte den Verfallsprozess vieler alter Handwerke. Das Wiedererstarken einheimischer Großhändler, die sich an neue Umstände anpassten, erfolgte erst Ende des 19. und zu Anfang des 20. Jahrhunderts. Im Export-Import-Handel hatten dabei neben den jüdischen die serbischen Händler die

Hauptrolle. Aber das traditionelle von der konservativen Zunftmentalität geprägte einheimische Bürgertum, insbesondere dessen muslimische Mehrheit, die sich auf lokalen Handel und alte Handwerke stützte, befand sich auch weiterhin in einer tiefen Stagnation. Die Geburt der modernen kapitalistischen Gesellschaft erfolgte vorwiegend außerhalb dieser sozialen Struktur, die nach wie vor das Bild der bosnisch-herzegowinischen Städte prägte. Trotz der Entwicklung des Verkehrs und der Industrie behielten die Stadtsiedlungen auch in der Zeit der österreichisch-ungarischen Herrschaft hauptsächlich ihren wesentlichen Handwerks-, Händlers- und Agrar-Charakter.

Im Unterschied zum gezeigten Interesse am Warenabsatz auf dem bosnisch-herzegowinischen Markt, dessen beschränkte Absorptionskraft sich nur langsam vergrößerte, waren die österreichisch-ungarischen und überhaupt die ausländischen kapitalistischen Kreise hinsichtlich der Investitionen noch lange nach der Okkupation zurückhaltend. Der Grund waren das Fehlen einer entsprechenden Infrastruktur – eines für die Entwicklung der kapitalistischen Wirtschaft notwendigen Eisenbahnen- und Straßennetzes –, sowie der spezifische völkerrechtliche Status des Landes, das auch weiterhin der Souveränität des türkischen Sultans unterstand. Abgesehen davon, war in Österreich-Ungarn in den achtziger Jahren ein akuter Mangel an risikofreudigem Kapital spürbar. Es ist notwendig im Blick zu behalten, dass der Export der Industriewaren und die Einfuhr der Rohstoffe aus den balkanischen Agrarländern die ganze Zeit hindurch das Hauptmerkmal des österreichisch-ungarischen Kapitalismus, der nicht genug Wirtschaftskraft zur Expansion besaß, darstellte. Indem sie in ihrem wirtschaftlichen Potential weit hinter den führenden Industrieländern Europas zurückblieb, kam die Monarchie in eine Abhängigkeit vom ausländischen, vorwiegend deutschen Kapital, das mit der Zeit zu einem bedeutenden Partner des österreichischen und ungarischen Kapitals auch in der Exploitation der Natur-schätze Bosnien-Herzegowinas wurde. Dem vorausgegangen waren der Ausbau notwendiger Straßen und Eisenbahnstrecken, sowie die wirtschaftliche Aktivität der Okkupationsverwaltung, die zunächst in Eigenregie bosnische Wälder und Mineralienschatze exploitierte.

² Tepić 1978, 143-155, 160.

³ Siehe Juzbašić 1988, 196-211; Juzbašić 2002, 49-86.

Obwohl sie in Wirklichkeit über nur einem mittelmäßigen Staat entsprechende Finanzmittel verfügte, hatte Österreich-Ungarn den Anspruch, die Rolle der Großmacht zu spielen. Das Interesse seiner Außenpolitik nach dem Berliner Kongress bestand darin, dass die Verwaltung von Bosnien-Herzegowina zu dessen materiellen Fortschritt und Verbesserung der ökonomischen und sozialen Lage der Bevölkerung führen sollte. Nach der Konzeption des Außenministers Haymerle sollte Bosnien-Herzegowina ein Modell und Vorbild für andere Balkanländer werden.⁴ Die Verwirklichung dieser Ziele verlangte erhebliche Investitionen und die Reform der vorgefundenen Agrarverhältnisse. Mit Ausnahme der kurzzeitigen Periode unmittelbar nach der Okkupation, beschränkte sich Österreich-Ungarn bis zum Ersten Weltkrieg dennoch darauf, eigene Staatsmittel nur zur Deckung der Militärcosten einzusetzen. Obwohl sich in den ersten Jahren nach der Okkupation führende Faktoren Österreich-Ungarns pro foro interno für die Abschaffung der Kmetenverhältnisse einsetzten, wurde mangels der Finanzmittel zur Ablösung der Kmetensiedlungsstätten die Lösung dieses vitalen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Problems auf unbestimmte Zeit verschoben.⁵ Österreich-Ungarn suchte gleichzeitig die politische Stütze in der konservativen muslimischen Grundbesitzerschicht. Das Regime unternahm Anstrengungen, die Modernisierung der Wirtschaft und Gesellschaft durchzuführen, ließ aber die Kmetenablösung sich auf der Basis des freiwilligen Vergleichs sehr langsam vollziehen. Vor dem Ersten Weltkrieg bestellten die Kmeten immer noch ein Drittel der gesamten Bebauungsfläche im Land, wobei ihre Anzahl der freien Bauern sehr nahekam.

Die grundlegende 1880 gesetzlich verankerte Richtlinie der österreichisch-ungarischen Politik in Bosnien-Herzegowina bestand darin, die Verwaltung des Landes so zu führen, dass deren Kosten von eigenen Einnahmen gedeckt werden. Deshalb führte die österreichisch-ungarische Administration eine rigorose Fiskalpolitik ein und orientierte sich wegen Ausbleiben von entsprechendem Interesse des Privatkapitals an der Erschließung der Einnahmequellen im Land

selbst. Günstig dafür war ebenfalls der Umstand, dass sich in ihrem Besitz die meisten Waldflächen und die gesamten Bodenschätze befand. Die Okkupationsverwaltung wurde nicht nur der größte Besitzer sondern auch infolge der Umstände der wichtigste Wirtschaftsfaktor. Eine der wesentlichen Besonderheiten in der wirtschaftlichen Entwicklung Bosnien-Herzegowinas unter der österreichisch-ungarischen Verwaltung war der Umstand, dass die Staatsmacht im Bereich der Ökonomik unter den noch dominierenden Bedingungen des liberalen Kapitalismus beinahe merkantilistisch wie in der Epoche des Absolutismus auftrat. Die Regierung gründete selbst Industriebetriebe und führte deren Geschäfte. Sie trug auch den größten Teil der Verantwortung und des Risikos in jenen Betrieben, in denen neben dem staatlichen auch das private Kapital vertreten war.⁶ Eingeführt wurde solche Wirtschaftspolitik in der Zeit, als der Landesadministration der gemeinsame österreichisch-ungarische Finanzminister Benjamin Kállay (1882-1903) vorstand. In dieser Zeit wurde auch der größte Teil des Verkehrsnetzes ausgebaut und faktisch die ganze Industrie auf die Beine gestellt. In einer vom Fehlen eines zu industriellen Unternehmungen fähigen Kapital gezeichneten Lage, versuchte die österreichisch-ungarische Verwaltung unter Kállays Führung das ausländische Kapital zu locken, indem sie ihm außerordentliche Privilegien und Garantien in Aussicht stellte. Dieses aber blieb vorsichtig, und engagierte sich vorwiegend in der Forstwirtschaft und zum Teil auch im Bergbau. Das ausländische Kapital dringt später, vor allem nach der Annexion, in einem größeren Maße ein.⁷

Die Entwicklung des wirtschaftlichen Potenzials zu unterstützen lag bis zu einem gewissen Grad im Interesse Österreich-Ungarns, weil es damit die Befürchtung milderte, in die Lage zu kommen, wo sie die Kosten der bosnisch-herzegowinischen Verwaltung selbst tragen würde. Das führte gleichzeitig zur Vergößerung der Konsumkraft des okkupierten Gebiets, das sich mit seinem Handel, insbesondere hinsichtlich der Einfuhr der Industrieprodukte, fast ausschließlich an der Monarchie orientierte.

⁴ Hauptmann 1963a, 17 ff.; Hauptmann, 1971, 452.

⁵ Siehe Kapidžić 1973, 93 ff.

⁶ Hauptmann 1973, 60 ff; Hauptmann 1983, 1-5.

⁷ Siehe dazu Hauptmann 1983, 1-5, 33-78; Sugar 1963, 55, 61-71, 231-233.

Die Wirtschaftspolitik der Verwaltung war vordergründig auf die Nutzung von Naturschätzen ausgerichtet. Zu einem kleinen Teil war ihr Absatz im Land selbst abgesichert, orientierte sich aber meist am ausländischen Markt. Eine einträgliche Exploitation der Bodenschätze war bei der damaligen Entwicklung der Fördermittel nur durch den Bau der Eisenbahnverbindungen möglich. Deshalb standen der Eisenbahnausbau wie auch die Tarifpolitik der Eisenbahn in der allgemeinen Wirtschaftspolitik Kállays an erster Stelle. Mit Ausnahme der Linie Bosanski Brod-Sarajevo, deren Strecke von Zenica nach Sarajevo bereits im selben Jahr beendet war, als Kállay der gemeinsame Finanzminister wurde, sind fast alle anderen Strecken, die unter der Leitung der bosnisch-herzegowinischen Staatseisenbahnen standen, in der Kállayschen Zeit gebaut oder begonnen worden.

Der Mangel an finanziellen Mitteln war der Grund dafür, dass die ursprünglich provisorische Schmalspurbahn von Brod nach Süden zur Hauptverkehrslinie wurde, obwohl man gleich nach der Okkupation auch eine Normalspurbahn in Bosnien-Herzegowina bauen wollte. Die ambitiösen Baupläne der österreichisch-ungarischen Militärbehörden, ein normalspuriges Eisenbahnnetz zu bauen, wurden nicht realisiert, weil man beim Eisenbahnbau in Bosnien-Herzegowina nicht auf Investitionen der Monarchie rechnen konnte und es auch nicht möglich war, einen privaten Unternehmer zu finden, der auf eigenes Risiko Eisenbahnlinien bauen würde. In Bosnien-Herzegowina konnten nur jene Eisenbahnlinien gebaut werden, die das Land selbst zahlen konnte.⁸

Die bosnisch-herzegowinische Verwaltung war darauf angewiesen, die Eisenbahnstrecken zu Lasten der Landesfinanzen zu bauen, indem sie Darlehen aus den gemeinsamen Aktiva der Monarchie sowie vom österreichisch-ungarischen und europäischen Kapitalmarkt aufnahm. Die Eisenbahnen in Bosnien-Herzegowina konnten nach den Bestimmungen des Verwaltungsgesetzes aus dem Jahre 1880 nur mit der Zustimmung der österreichischen und ungarischen Regierung gebaut werden.⁹ Obwohl die Investitionssubventionen von Österreich und

Ungarn, die gemäß dem erwähnten Gesetz möglich waren, ausgeblieben waren, erweiterten die Legislativen beider Staaten der Monarchie auf Veranlassung der ungarischen Regierung ihre Ingerenzen auch auf die Zustimmungserteilung zu Darlehensaufnahmen, welche ausschließlich die bosnischen Finanzen belasteten. Dadurch wurde in Bosnien-Herzegowina der Ausbau von Eisenbahnstrecken, die im Gegensatz zu den Interessen Österreichs oder Ungarns standen, völlig unmöglich.

Da die Herzegowina durch ihre geographische Lage von der Eisenbahnstrecke Bosanski Brod-Sarajevo nicht viel Nutzen hatte, hielt die Landesverwaltung die Eisenbahnverbindung mit dem Meer für eine brennende Aufgabe. Kállay erwartete, dass durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Metkovic längs des Neretvats nach Mostar und später, entsprechend der finanziellen Möglichkeiten, etappenweise nach Sarajevo die wirtschaftlichen Ressourcen des Landes im größeren Maße genützt werden könnten. Außerdem war die Linie Metkovic-Sarajevo von allgemeinem strategischem und politischem Interesse für die Gesamtmonarchie. Durch den Anschluss an die Bosnabahn in Sarajevo gewann man eine Magistralverkehrsader, die das okkupierte Gebiet von Norden nach Süden durchlief, was den Forderungen entsprach, die von den Militärbehörden schon von Anfang an gestellt worden waren. Die Erfüllung dieses strategischen Zieles verzögerte sich jahrelang und wurde durch den Ausbau einer schmalspurigen, und nicht, wie gewünscht, normalspurigen Eisenbahnstrecke 1891 realisiert.

Parallel zum Bau der Hauptverkehrslinie im Neretvatal begann auch zur Kállay-Zeit der Bau der Vizinalbahnlinien, die von den Linien im Bosnatal abzweigten und in die benachbarten Bergbau-, Industrie- und Waldreviere führten. Der gemeinsame Finanzminister Hoffmann hatte schon auf die wirtschaftliche Bedeutung des Baus solcher Verbindungen hingewiesen.¹⁰ Kállay selbst maß den Vizinallinien eine besondere Bedeutung bei. Gegen Ende der österreichisch-

⁸ Juzbašić 1974, 43-78, 255-256; Juzbašić 1983, 146-148.

⁹ Siehe Juzbašić 1967, 181-183; Juzbašić 2002, 11-48.

¹⁰ Vortrag des Reichsfinanzministers Freiherr von Hoffman dd 22 September betreffend die Ergebnisse der im Sommer 1879 durchgeführten geologisch-montanistischen Exploration von Bosnien und der Herzegowina, Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Wien Kabinettsarchiv, Kabinettskanzleiakten Nr 3852/1879.

ungarischen Herrschaft lagen etwa 70% der bosnischen Holz- und Industrieproduktion in den Flusstälern der Bosna und Neretva sowie durch deren Nebenflüsse. Dazu trugen im höchsten Maße die ausgebauten Eisenbahnstrecken bei. Neben einer Reihe von Vizinalbahnlinien, die sich mit der Zeit an die Bosnabahn angeschlossen hatten, baute die Landesverwaltung schon im Jahre 1886 die Eisenbahnlinie Dobojs-Tuzla-Simin Han (66,7 km), womit entscheidende Anregungen zur Bergbau- und Industrieentwicklung im Tuzla-Bassin gelegt wurden. Nach dem Bau der Eisenbahnstrecke im Neretvatal wurde die Eisenbahnstrecke, die vom Bosnatal längs des Lašvats in das Vrbastal führte, bis Jajce im Norden und Bugojno im Süden, gebaut.

Die ungarische Regierung hat jedoch, obwohl sie im allgemeinen mit der Wirtschaftspolitik Kállays einverstanden war, oft mit ihren konkreten Interventionen im entgegengesetzten Sinne gehandelt. Sie widersetzte sich in erster Linie der Tendenz Kállays zu vollständiger Unabhängigkeit der bosnisch-herzegowinischen Verwaltung bei der Verfügung über die Landeseinnahmen und bei der Führung der Investitionspolitik. Ihr Ziel war es, die bosnisch-herzegowinischen Budgetmittel für Investitionszwecke zu beschränken, eventuelle Budgetüberschüsse zur Deckung der Okkupationskosten zu verwenden und dadurch die Monarchie zu entlasten. Eine solche Politik wurde vor allem verfolgt, weil das finanzielle und wirtschaftliche Potenzial Ungarns in weit größerer Disproportion zu seinen politischen Pflichten und Ambitionen stand als dies bei Österreich der Fall war.

In der Eisenbahnpolitik Kállays hatte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts die ökonomische Bedeutung einzelner Bahnlinien für die Wirtschaft Bosnien-Herzegowinas eine entscheidende Rolle gespielt. Kállay war auch dagegen, dass die Landesverwaltung die Kosten für den Bau einer Eisenbahn übernehmen sollte, die die Verbindung Österreichs mit Dalmatien herstellte und nur durch die peripheren Gebiete Westbosniens führte (Una-Linie und andere Projekte), da sie die unwichtigen, wenig produktiven Landesgebiete berühren würde.¹¹

Gegen Ende seiner Verwaltung opferte Kállay in der Eisenbahnpolitik die Interessen Bosnien-

Herzegowinas den außenpolitischen und militärstrategischen Zielen der Monarchie. Durch den Bau von teuren und defizitären strategischen Linien (Gabela-Boka-Trebinje sowie die Ostlinie von Sarajevo bis zur Ostgrenze) gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde das Land finanziell schwer belastet. Diese Änderung der Kállayschen Eisenbahnpolitik, die von der internationalen Entwicklung beeinflusst wurde, hatte weitgehende negative Folgen auf die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung Bosnien-Herzegowinas sowie auf die Schaffung von finanziellen Vorbedingungen bezüglich der Lösung der Agrarfrage, die vor dem Ersten Weltkrieg in ein akutes Stadium geraten war. Der Eisenbahnbau in Bosnien-Herzegowina ist ein drastisches Beispiel für den großen Unterschied zwischen den politischen Ambitionen Österreich-Ungarns und dessen finanziellen Möglichkeiten. Obwohl das Endergebnis der Kállayschen Finanzpolitik negativ war, gebührt Kállay das Verdienst, dass er im Gegensatz zu den Intentionen der ungarischen Regierung durch ständige Überschreitung der niedriger angesetzten Budgeteinnahmen die gewonnenen Mittel des Landes in die Entwicklung des wirtschaftlichen Potenzials Bosnien-Herzegowinas einbrachte.

Eine besondere Bedeutung für die Kállaysche Wirtschaftspolitik hatte die gewonnene Selbstständigkeit in der Verwendung der Landeseinnahmen, was durch die Regelung der Zahlungsweise für Zinsen- und Amortisationsraten der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnkredite aus den gemeinsamen Aktiva ermöglicht wurde. Ende 1913 betrugen die gesamten ausgewiesenen Schulden Bosnien-Herzegowinas für den Eisenbahnbau jedoch über 161 Millionen Kronen¹².

In Bosnien-Herzegowina baute man schmalspurige Eisenbahnstrecken, deren Kapazität sich bald als unzureichend erwies, so dass dies Anfang des 20. Jahrhunderts ein Hindernis in der wirtschaftlichen Entwicklung wurde. Außerdem blieben weite Gebiete des Landes, insbesondere dessen westliche und südwestliche Gegenden, ohne Eisenbahnverbindung und waren in verkehrsmäßiger Hinsicht auch weiterhin ziemlich isoliert. Der Hauptgrund dafür, dass ein den Bedürfnissen Bosnien-Herzegowinas und dessen Wirtschaft entsprechendes Eisenbahnnetz nicht

¹¹ Juzbašić 1974, 121-125; Juzbašić 1993, 151-158.

¹² Hauptmann 1963, 120ff.

gebaut wurde, waren der Mangel an Finanzmitteln und die Rivalität der Interessen Österreichs und Ungarns.¹³ Die Realisierung des Programs zum Ausbau einer Reihe der normalspurigen Eisenbahnstrecken, für welches schon Finanzmittel sichergestellt wurden (ein Drittel Bosnien-Herzegowina, zwei Drittel Österreich und Ungarn), wurde vom Ausbruch des Ersten Weltkriegs behindert.¹⁴ Die finanzielle Beteiligung beider Reichshälften hätte in Wirklichkeit nur eine indirekte Kompensation für den früheren Ausbau von strategischen Eisenbahnen sowie für andere finanzielle Ansprüche (z.B. die nichtentsprechende Entschädigung für den Zolleinnahmeverlust) Bosniens und der Herzegowina sein können.

In der bosnisch-herzegowinischen Wirtschaft machten in der Zeit österreichisch-ungarischer Herrschaft die Rohstoffe im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts im Jahresdurchschnitt 83% des gesamten bosnischen Exportes aus. Fast zwei Drittel dieses Exportes waren Erzeugnisse, die dem Landesärar und dem Auslandskapital gehörten. Die Produkte der Holzindustrie stellten die bedeutendsten Exportartikel der bosnischen Wirtschaft, die im Gegensatz zu der Ausfuhr anderer Waren nur zu einem Viertel nach Österreich-Ungarn gingen. Exportiert wurde vor allem halbverarbeitetes Holz, während Endprodukte wie Möbel und andere Waren importiert wurden. Außer Holz und Kohle spielten Erze sowie Landwirtschafts- und Viehzuchterzeugnisse eine wichtige Rolle im Export. Von besonderer Bedeutung war auch die Ausfuhr von Vieh in die Monarchie, die sich im 20. Jahrhundert zwischen 200 000 und 300 000 Stück jährlich bewegte, wie auch die Ausfuhr von 1500 bis 1800 Waggons getrockneter Pflaumen. Von den Industrieprodukten wurden Roheisen, Eisenwaren und chemische Erzeugnisse exportiert. Im Gegensatz zum Export machten Fertigprodukte ca. zwei Drittel des bosnisch-herzegowinischen Imports aus. Die bedeutendste Stelle im Import nahmen Nahrungsmittel (Getreide, Reis, Mehl, Getränke), Textilindustrieprodukte sowie Erzeugnisse anderer Industriezweige ein. Der Warenmenge nach war die Ausfuhr dreimal größer als die Einfuhr, dem Geldwert nach jedoch war

¹³ Siehe dazu Juzbašić 1993, 143-167; Juzbašić 2002, 155-176.

¹⁴ Siehe Anm. 12.

der Import stärker als der Export.¹⁵ In diesem Bild des Außenhandels spiegelte sich sowohl die Rückständigkeit der Landwirtschaft als auch die eigenartige Industriestruktur wider, die aus einem kleineren Anteil von einigen kleineren Betrieben örtlichen Charakters bestand.¹⁶

Obwohl Kállay betonte, dass in Bosnien-Herzegowina der Ausbau einer Industrie, die der entwickelteren Industrie Österreich-Ungarns ernsthaft Konkurrenz machen könnte, nicht in Frage komme, konnte dies in der Praxis in einigen Sektoren nicht vermieden werden. So entstand in Bosnien Ende des 19. Jahrhunderts eine große Forstwirtschaftsindustrie, die auf dem Weltmarkt zum ernsthaften Konkurrenten den Holzexporteuren aus den österreichischen Ländern wurde. Dank den günstigen Bedingungen (minimale Entschädigung, Tarifbegünstigungen auf Eisenbahnen u.a.), die die Okkupationsverwaltung für das ausländische Privatkapital schuf, konnte dieses bosnische Holzstoffe 20-25% günstiger verkaufen als österreichische, was große Unruhe in Geschäftskreisen auslöste („Bosnische Gefahr“)¹⁷. Mit dem Verkauf der staatlichen Waldflächen auf Grundlage langfristiger Exploitation-Verträge, verschaffte sich die Okkupationsverwaltung einen Teil der Mittel für ihre Verkehrs- und Industriepolitik.

Um sich die Einnahmen vom Salz- und Tabakmonopol zu sichern, stellte die österreichisch-ungarische Verwaltung die Tabakindustrie wie auch Industrieeinrichtungen zur Salzgewinnung in Tuzla auf die Beine. Das führte schon bald nach der Okkupation zur Verdrängung der österreichischen und ungarischen Konkurrenz in diesem Gebiet. Die Einrichtung einiger Industriebetriebe wie z.B. der Zuckerfabrik in Usora, der Spiritusfabrik in Tuzla oder der Brauerei in Sarajevo hatte, außer dem Wunsch der Verwaltung, die Einfuhr aus der Monarchie zu vermindern und Geld im Land zu behalten, den Sinn, eine intensivere Bebauung der Ackerflächen und die Ausrichtung der Züchter von Zuckerrübe und Gerste auf die Marktwirtschaft herbeizuführen. Trotz einigen guten Ergebnissen in der Förderung der landwirtschaftlichen Produktion und Vergrößerung der Erträge blieben die erwarteten

¹⁵ Juzbašić 1970, 55-101; Juzbašić 2002, 87-140; vgl. Schmid 1914, 222, 550-554, 598, 608-611.

¹⁶ Hrelja 1961, 175.

¹⁷ Begović 1978, 59 ff, 162 ff.

Erfolge in der Umwandlung der Landwirtschaft, in der nach wie vor Kmetenverhältnisse herrschten, aus. Diese Verhältnisse waren, neben der Dominanz der kleineren Grundstücke, ein Hindernis für eine rationale Landbebauung. Je mehr der Kmete Arbeit und Mittel in die Landbebauung investierte, fielen reine Erträge verhältnismäßig geringer aus, während die Steuer und Grundherrabgabe desto größer wurde. Nach der Abgabe eines Zehntels des Ertrags als Steuer für den Staat, fiel dem Grundherrn ein Drittel des Netto-Ertrags zu, während die verbliebenen zwei Drittel für den Kmeten nicht nur den Arbeitslohn sondern auch Produktionskosten umfassten. Deswegen war der Kmete auf das extensive Wirtschaften angewiesen und bevorzugte Viehzucht. Eine gewisse Änderung zu Gunsten des Kmeten wurde erst 1906 eingeführt, als die schon früher als Geld zu entrichtende Zehntel-Steuer pauschaliert wurde. Somit verlor der Grundherr die bisherige Stütze, die er bei der Festlegung der Ertragshöhe und des nach dem Zehntel zu bemessenden Drittels in der Staatsmacht hatte. Das war jedoch nur ein kleiner Schritt hin zur Reformierung der Agrarverhältnisse, die weder den Kmeten noch den Grundherrn zufriedenstellte. Sie behinderten die Vermehrung der Nahrungsmittelproduktion, die wegen dem Bevölkerungswachstum notwendig geworden war, so dass die Einfuhr von Getreide immer mehr anstieg. Der Grundbesitzer, der Beg oder Aga, konnte sich nicht in einen kapitalistischen Agrarunternehmer verwandeln, sondern blieb ein Bezieher der Naturalrente ohne ein eigenes Engagement in der Produktion. Er verschuldete sich so immer mehr und ging zugrunde, was insbesondere beim Klein-Aga der Fall war¹⁸.

Das Kmetentum war das grundlegende Charakteristikum der bosnisch-herzegowinischen Landwirtschaft, das neben den wirtschaftlichen auch weitreichende politische Auswirkungen hatte, besonders im Bereich der national-konfessionellen Verhältnisse. Gegen Ende des ersten Dezenniums des 20. Jahrhunderts waren 91,15% der Grundbesitzer islamischer Religionszugehörigkeit, während 73,92% der Kmeten christlich-orthodoxer Glaubensrichtung angehörten. Man sollte dennoch auch die ökonomische und gesellschaftliche Lage des freien Bauerntums nicht aus

den Augen verlieren. Die Zahl der freien Bauern war nach der Volkszählung aus 1910 sogar etwas größer als die der Kmeten. Das freie Bauerntum war dem Proletarisierungsprozess am stärksten ausgesetzt, während die Beibehaltung der Kmetenverhältnisse die soziale Ausdifferenzierung auf dem Lande verlangsamte. Gerade in der muslimischen Bevölkerung, der die meisten freien Bauern angehörten (56,65% aller Haushalte freier Bauern), waren die Landlosen am zahlreichsten. Ihre Anzahl war 1910 sehr nahe der aller anderen Landlosen zusammen (9226 Familienoberhäupter islamischen Glaubens gegenüber 6226 Christlich-Orthodoxen, 4189 Katholiken und den übrigen 769. Auch der prozentuelle Anteil der Landlosen innerhalb der Konfessionen war bei den Muslimen am größten und betrug 8,73%, bei den Christlich-Orthodoxen 5,28% und bei den Katholiken 7,36%. Andererseits war die Zahl der Haushalte muslimischer Landloser (9226) 1910 nahezu gleich wie die Zahl derjenigen muslimischen Grundbesitzer (Familienoberhäupter), die Kmeten unterhielten (9537)¹⁹.

Vom Lande kam durch direkte und besonders durch ständig wachsende indirekte Steuern der größte Teil der Mittel zum Bau von Verkehrswegen und Industrie in Landesbudget. Der Staat bediente sich des Steuersystems als effektivsten Mittels der ursprünglichen Kapitalakkumulation. Der ökonomische Fortschritt auf einigen anderen Gebieten wurde durch den niedrigen Lebensstandard der Bevölkerung auf dem Land erkaufte. Die Vermehrung der Ausfuhr von landwirtschaftlichen Produkten wurde nicht so sehr auf Grundlage höherer Produktivität der Landgutbewirtschaftung als durch Sinken der Nachfrage und steigenden Absatz von Vieh und Getreide. Die Lage in der Landwirtschaft wurde zu einem sehr ernsthaften Behinderungsfaktor im weiteren Industrialisierungsprozess sowie in der gesamten gesellschaftlichen Entwicklung.²⁰

Ernsthafte Hindernisse in der Entwicklung der Industrie gingen aus der untergeordneten politischen und staatsrechtlichen Lage Bosnien-Herzegowinas. Selbst Minister Kállay musste Widerstände Österreichs bzw. Ungarns überwinden., als er mit Hilfe des Auslandskapitals die Gründung einiger Betriebe, die den Erzeug-

¹⁹ Vgl. Feifalik 1916, 136 f.

²⁰ Hauptmann 1983, 1 ff, 63-68, 180-192; vgl. Kraljačić 1987, 485-495, 499-515.

¹⁸ Hauptmann 1967, 23 u.a. und Anmerkungen 6 und 7.

nissen aus der Monarchie Konkurrenz machen konnten, in Angriff nahm. Neben anderem waren auch politische Rücksichten maßgebend dafür, dass ein Teil der Eisenminerale und Roheisens aus Vares österreichischen und ungarischen Eisenwerken unter einem Preis geliefert wurde, der kaum Produktionskosten decken konnte.

Obwohl das Verhältnis Österreichs und seiner Geschäftskreise zu Bosnien im Grunde genommen ein Kolonialverhältnis war, das dieses Land als Rohstofflieferanten und als einen Markt für die österreichischen Industrieprodukte betrachtete, kamen die österreichisch-bosnischen wirtschaftlichen Gegensätze weniger zum Tragen als die ungarisch-bosnischen. Ungarn bedienten sich im Konkurrenzkampf mit Österreich um den bosnischen Markt in erster Linie der Mittel der Verkehrs- sowie Tarifpolitik, die die bosnische Ausfuhr gefährdeten. Durch verschiedene Maßnahmen der Wirtschaftspolitik, einschließlich der Eisenbahnsätze, wurden dem bosnischen Export nach Ungarn (Eisenbahnschwellen, Kohle, Pflaumenschnaps, lebende Schweine) Schwierigkeiten gemacht. Ähnlich geschah dies auf dem Gebiet der Tarifpolitik im Interesse der ungarischen Mühlenindustrie, die im großen Maße auf dem bosnisch-herzegowinischen Mehlmarkt dominierte und damit den bosnischen Mühlen schadete. Von ungarischer Seite wurden vor dem Ersten Weltkrieg die Entwicklung der bestehenden Wirtschaftszweige (Aufbau der Eisenindustrie in Prijedor) und die Stärkung des bosnisch-herzegowinischen Ärans sowie der wirtschaftlichen Selbstständigkeit behindert. Die erwähnten Gegensätze resultierten nicht nur aus dem vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter der beiden Länder, sondern auch aus der Struktur der ungarischen Industrie, in welcher z.B. die Eisenindustrie ohne notwendige Rohstoffgrundlage eine unverhältnismäßig wichtige Rolle gespielt hatte.²¹

Obwohl schon seit Anfang der Okkupation der Konflikt der wirtschaftlichen Interessen Österreichs und Ungarns offensichtlich war, kam er Ende des 19. Jahrhunderts stärker zum Tragen. Dies korrespondierte mit der Vorrangstellung wirtschaftlicher Probleme in den Verhältnissen Österreichs und Ungarns bei Verhandlungen

über die Verlängerung des wirtschaftlichen Ausgleichs 1896-1898 und stand in einer direkten Verbindung mit der Entwicklung der ungarischen Industrie. Diese versuchte, auf dem bosnisch-herzegowinischen Markt seine Stellung zu verbessern und sich der übermächtigen österreichischen Konkurrenz zu widersetzen. Ungarn nützte im vollen Maße die Vorteile seiner Lage sowohl zur Gewinnung größerer Konzessionen bei den Ausgleichsverhandlungen mit Österreich als auch im Kampf um die Sicherstellung seiner wirtschaftlichen Positionen in Bosnien-Herzegowina.

Kállay genehmigte bei bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen bedeutende Tarifvergünstigungen für den österreichisch-bosnischen sowie den ungarisch-bosnischen Verkehr, besonders jedoch für die ungarische Einfuhr. Er war als gemeinsamer Finanzminister und Chef der bosnisch-herzegowinischen Verwaltung nicht bereit, eine bestimmte Grenze zu überschreiten. Hinsichtlich der Tarifpolitik beharrte Kállay auf seiner Konzeption für die Entwicklung der bosnischen Wirtschaft.

Kállays Nachfolger, Minister Istvan Burián (1903-1912), wandte sich zum großen Teil von der Wirtschaftspolitik seines Vorgängers ab. Indem sie von der Gründung neuer Ärarbetriebe absah, orientierte sich die Regierung an der Förderung der privaten Initiative. Bedeutendere Industrieanstrengungen blieben aber aus. Es wurde hauptsächlich die technisch-technologische Vervollkommnung der bestehenden Industrie durchgeführt, was von der steigenden Einfuhr von Maschinen und Industrieausrüstung begleitet wurde. Obwohl, besonders nach der Annexion 1908 das ausländische Kapital stärker präsent ist und sich in den Banken und Aktiengesellschaften konzentriert, blieb die starke Beteiligung des Staates und dessen Kapitals auch weiterhin das Hauptmerkmal der bosnisch-herzegowinischen Wirtschaft. Die Staatsmacht blieb der erste Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung in der ganzen Periode der österreichisch-ungarischen Verwaltung.²²

Die Errichtung der österreichisch-ungarischen Verwaltung markiert einen historischen Wendepunkt in der Entwicklung Bosnien-Her-

²¹ Juzbašić 1970, 56 ff.; Juzbašić 2002, 98 ff.; Hauptmann 1959, 167-195.

²² Hauptmann 1983, 3-5; vgl. Sugar 1963, 9; Hadžibegović 1980, 76-77.

zegowinas. Der Modernisierungsprozess, der in letzten Jahrzehnten der ottomanischen Herrschaft erst in bescheidenen Ansätzen begonnen worden ist, tritt nach 1878 in eine neue Phase ein und entwickelt sich weiter unter besonderen Umständen. Am wichtigsten in der wirtschaftlichen und anderen gesellschaftlichen Wandlungen in Bosnien-Herzegowina während der österreichisch-ungarischen Herrschaft ist die Periode, in der der Landesadministration Benjamin Kállay (1882-1903) vorstand.

Summary

The Economy and Communications policy of Benjamin Kállay in Bosnia and Herzegovina (Principal features)

The modest process of modernization that began in the final decades of Ottoman rule in Bosnia and Herzegovina entered a new stage after 1878 evolving in specific circumstances. The most important period for the economic and social changes that took place in BiH during Austro-Hungarian rule is when Benjamin Kállay headed the territorial administration (1882-1903). It was then that the majority of road and rail communications were built and almost all the country's industry was set up. As regards the economy, the authorities took the same mercantilist attitude as they had during the absolutist period. They set up and ran companies, and bore most of the liabilities and risk in companies where both state and private capital were invested. The administration endeavored to attract foreign capital by offering extensive privileges and guarantees, though foreign investors were extremely cautious, becoming involved primarily in forestry and to some extent in mining. It was in Austria-Hungary's interests to encourage, to a degree at least, the development of Bosnia and Herzegovina's economic potential, since this freed it of concerns that it would find itself in a position of having to pay the costs of administering an occupied country. Kállay's economic policy was primarily aimed at the exploitation of natural resources, so that the construction of railways and tariff policy were at the forefront of his economic policy. Kállay's evaluation of the importance of certain railway lines for the economy of Bosnia and Herzegovina was the deciding factor for their construction.

However, under the impact of changing international circumstances, towards the end of Kállay's administration he sacrificed Bosnia's economic and financial interest to his foreign policy aims and the military strategic interests of Austria-Hungary. With the construction of expensive and unprofitable strategic railway lines (Gabela - Boka Kotorska - Trebinje, and the eastern line), Bosnia and Herzegovina was faced with a heavy financial burden. Narrow-gauge tracks were laid in Bosnia, and their capacity soon proved to be inadequate. The main reason for not building a rail network more appropriate to the needs of Bosnia and Herzegovina was lack of funds; the only tracks that could be laid were those that the country could pay for itself. A particular obstacle was the conflicting interests of Austria and Hungary.

Literaturverzeichnis

- Begović, B.* 1960, Strani kapital u šumskoj privredi Bosne i Hercegovine za vrijeme otomanske vladavine, Radovi Šumarskog fakulteta i Instituta za šumarstvo i drvnu industriju u Sarajevu 5, Sarajevo 1960.
- Begović, B.* 1978, Razvojni put šumske privrede u Bosni i Hercegovini u periodu austrougarske uprave (1878-1918) sa posebnim osvrtom na eksploataciju šuma i industrijsku preradu drveta, Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine (fortan ANU BiH), Djela LIV/31, Sarajevo 1978.
- Fejfalik, A.* 1916, Ein neuer aktueller Weg zur Lösung der bosnischen Agrarfrage. Wiener staatswissenschaftliche Studien XII/3, Wien-Leipzig 1916.
- Hadžibegović, I.* 1980, Postanak radničke klase u Bosni i Hercegovini i njen razvoj do 1914. godine, Sarajevo 1980.
- Hauptmann, F.* 1959, Borba za bosansko željezo pred prvi svjetski rat, Godišnjak Društva istoričara Bosne i Hercegovine (fortan Godišnjak DI BiH), X/1959, Sarajevo 1959.
- Hauptmann, F.* 1963, Financiranje bosanskohercegovačkog željezničkog programa iz godine 1913, Radovi Filozofskog fakulteta u Sarajevu, I /1963, Sarajevo 1963.
- Hauptmann, F.* 1963a, Djelokrug austrougarskog Zajedničkog ministarstva, Glasnik Arhiva i društva arhivista Bosne i Hercegovine (fortan: Glasnik ADABiH), 3 /1963, Sarajevo 1963.
- Hauptmann, F.* 1967, Bosanskohercegovački aga u procjepu između privredne aktivnosti i rentijerstva na početku XX stoljeća, Godišnjak DI BiH XVII/1966-67, Sarajevo 1967.

- Hauptmann, F.* 1971, Andrásyeva politička baština i bosanska politika Austro-Ugarske nakon okupacije, Radovi Filozofskog fakulteta u Sarajevu, VI /1970-1971, Sarajevo 1971.
- Hauptmann, F.* 1973, Bosanske financije i Kállayeva industrijska politika, Glasnik ADA BiH 12/13 (1972-73), Sarajevo 1973.
- Hauptmann, F.* 1983, Die österreichisch-ungarische Herrschaft in Bosnien und der Herzegowina 1878-1918. Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsentwicklung, Graz 1983.
- Hrelja, K.* 1961, Industrija Bosne i Hercegovine do kraja prvog svjetskog rata, Beograd 1961.
- Juzbašić, Dž.* 1967, O nastanku paralelnog austrijskog i ugarskog zakona o upravljanju Bosnom i Hercegovinom iz 1880. godine, in: Radovi ANUBiH XXX/11, Sarajevo 1967.
- Juzbašić, Dž.* 1970, Izvještaj Hermanna von Sautera o odnosima Bosne i Hercegovine i Monarhije u svjetlu austro-ugarskih ekonomskih suprotnosti, Godišnjak DI, XVIII /1970, Sarajevo 1970.
- Juzbašić, Dž.* 1974, Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do kraja Kállayeve ere, ANUBiH Djela XLVIII/28, Sarajevo 1974.
- Juzbašić, Dž.* 1988, Die Einbeziehung Bosniens und der Herzegowina in das gemeinsame österreichisch-ungarische Zollgebiet, Österreichische Osthefte 30/1988.
- Juzbašić, Dž.* 1993, Der Eisenbahnbau in Bosnien und der Herzegowina und die wirtschaftlichen Gegensätze zwischen Österreich und Ungarn, in: Eisenbahnbau und Kapitalinteressen der österreichischen mit den südslawischen Ländern, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1993.
- Juzbašić, Dž.* 2002, Politika i privreda u Bosni i Hercegovini pod austrougarskom upravom, ANUBiH, Posebna izdanja, CXVI/35, Sarajevo 2002.
- Kapidžić, H.* 1973, Agrarno pitanje u Bosni i Hercegovini za vrijeme austrougarske uprave (1878-1918), Radovi ANUBiH, XLIX/16, Sarajevo 1973.
- Kraljačić, T.* 1987, Kállayev režim u Bosni i Hercegovini, Sarajevo 1987.
- Schmid, F.* 1914, Bosnien und die Herzegowina unter der Verwaltung Österreich-Ungarns, Leipzig 1914.
- Sugar, P. F.* 1963, Industrialization of Bosnia-Herzegovina, Seattle 1963.
- Tepić, I.* 1978, Trgovina Bosne i Hercegovine od 1865 do 1875 (Manuskript der Magisterarbeit), Beograd 1978.